

Número 61 - Junio de 2013

EL PERIÓDICO DE LOS PROFESIONALES DE LA AERONÁUTICA Y EL ESPACIO • www.actualidadaeroespacial.com

PARIS AIRSHOW 2013

El mes de Le Bourget

El **A350** podría ser la gran estrella invitada

Una veintena de empresas constituirán el pabellón español

PÁG. 9

Uno de los sectores más decisivos a nivel internacional

PÁG. 10

Editorial

Rectificar es de errados

RECTIFICAR no siempre es de sabios. La autocorrección no guarda una relación necesaria y directa con el talento, como se suele creer abusando de las frases hechas. Rectificar no es una propiedad exclusiva de superdotados o poseedores de un alto coeficiente intelectual. Dar marcha atrás es, sencilla y necesariamente, propio de equivocados, convencidos o arrepentidos.

El Ministerio de Fomento y Aena han dado marcha atrás en la guerra de las tarifas aeroportuarias y han firmado la paz con las aerolíneas aéreas justo un año después de la implantación de aquellas y tras las denuncias interpuestas por éstas ante la Comisión Europea y los expedientes abiertos en Bruselas al Gobierno español.

Aena y Fomento defendieron el alza de precios con dos argumentos principales: la necesidad de pagar las deudas de la red de aeropuertos y con el fin de igualar las tarifas de las terminales españolas con las de otros aeropuertos similares de la UE. Hace exactamente un año, la Dirección de Comunicación y Relaciones Institucionales de Aena editó un cuadernillo de 42 páginas que difundió entre los medios de comunicación con el fin de justificar las subidas de precios aeroportuarios: “Con las tarifas actuales únicamente se cubre el 63,5% de los costes totales generados por la actividad de las instalaciones aeroportuarias. Esta situación resulta insostenible desde el punto de vista de rentabilidad de empresa”, decía el argumentario oficial.

El Ministerio de Fomento y Aena han dado marcha atrás en la guerra de las tarifas aeroportuarias y han firmado la paz con las aerolíneas aéreas justo un año después de la implantación de aquellas

Un año después se ha producido el milagro y la ministra de Fomento, Ana Pastor se fotografía con los representantes de las aerolíneas y anuncia gozosa la “buena noticia” de la rectificación y el acuerdo sobre las tarifas para los próximos cinco años, a pesar de que el gestor aeroportuario reconoce que con dicho acuerdo perderá 500 millones de euros. ¿Por qué esa rectificación? ¿Cómo ha sido posible ahora lo que hace sólo un año resultaba una situación insostenible para Aena desde el punto de vista de la rentabilidad?

“Aena ha realizado una profunda transformación en su gestión a lo largo de los últimos 15 meses. Hemos mejorado la cuenta de resultados de la compañía y eso nos permite ahora y no antes atender la demanda de las compañías”, explicó la ministra. La verdad es que si no se entendían bien las subidas de hace un año, menos se entiende ahora la justificación de la rectificación. Porque resulta difícilmente comprensible que prácticamente los mismos gestores que entregaron a la ministra una Aena “en quiebra y sin recursos para hacer frente a sus obligaciones” en tan poco tiempo hayan conseguido el milagro de rectificar el “pendrive” que entregaron a la ministra, invertir la tendencia, enderezar la marcha de la empresa con 1.200 trabajadores cobrando lo mismo pero sin trabajar y recuperar la cuenta de resultados gracias a “la eficiencia de su gestión”. Rectificar es, pues, de errados y seguramente se hayan aplicado el autocorrector al ”pendrive” aquel que la ministra tanto criticó y censuró.

Probablemente, la razón de la rectificación no esté, pues, en la supuesta recuperación económica lograda, sino en la necesidad de evitar la presión de la Comisión Europea y el riesgo de sanciones a cambio probablemente de compensaciones económicas o legislativas. Todo eso bien vale una foto y una rectificación. Algunos creerán que es de sabios, pero todos sabemos que es de errados. Y errando, errando se aprende...

Edita: Financial Comunicación, S.L. C/ Ulises, 2 4ºD3 - 28043 Madrid. **Directora**: M. Soledad Díaz-Plaza. **Redacción**: María Gil. **Colaboradores**: Francisco Gil, María Jesús Gómez, Merce Balart y Natalia Regatero. **Publicidad**: Serafín Cañas. Avda de Bélgica, 87 - 28916 Leganés (Madrid). ✆ 91 687 46 37 y 630 07 85 41. e-mail: publicidad@actualidadaeroespacial.com **Redacción y Administración**: C/ Ulises, 2 4ºD3 28043 Madrid. ✆ 91 388 42 00. Fax.- 91 300 06 10.
e-mail: revaero@financialcomunicacion.com y redaccion@actualidadaeroespacial.com
Depósito legal: M-5279-2008. **Edición on-line:** www.actualidadaeroespacial.com

CON NOMBRE PROPIO

Cambios en Airbus Military

El ingeniero aeronáutico Miguel Ángel Morell Fuentes, hasta ahora director de Ingeniería y Tecnología, ha sido nombrado vicepresidente senior y director de Operaciones de Airbus Military. Sustituye en el cargo a Alberto Gutiérrez, recientemente nombrado CEO de Eurofighter GmbH.

Para sustituir a Morell Fuentes en la Dirección de Ingeniería y Tecnología ha sido designado el también ingeniero aeronáutico Ángel Barrio Cardaba, actualmente director del Centro de Competencias para Estructuras y Diseño

Tanto Morell como Barrio asumirán sus nuevas funciones a partir del 1 de junio e informarán

directamente a Domingo Ureña-Raso, CEO de Airbus Military. “Me gustaría agradecer a Alberto su enorme contribución a Airbus Military durante la última década. Estoy convencido de que el área de operaciones seguirá dando buenos resultados bajo la sólida dirección y experiencia de Miguel Ángel”, comentó Ureña-Raso. “También estoy impaciente por trabajar con Ángel en su nuevo cargo, al que aportará toda su experiencia y en el que vivirá grandes momentos”, añadió.

Como director de Operaciones, Morell será responsable de la fabricación y montaje -en el plazo, con los costes y la calidad requeridos- de los productos y plataformas de Airbus Military, lo que incluye los servicios de apoyo e información relacionados. Asimismo, se responsabilizará de definir la estrategia para la cadena de suministro global y optimizar su eficacia y rentabilidad, además de garantizar la eficacia de procesos logísticos y de las decisiones sobre si se opta por fabricar o comprar algún producto. Antes de asumir este cargo, era vicepresidente senior y director de Ingeniería y Tecnología de Airbus Military.



Miguel Ángel Morell Fuentes.

Morell, de 55 años, se incorporó en 1983 a la antigua Construcciones Aeronáuticas, S. A. (CASA) como ingeniero de análisis de tensión mecánica, tras finalizar su formación académica como ingeniero aeronáutico en la Universidad Politécnica de Madrid y obtener un Máster en Administración de Empresas (MBA). En sus primeros años en la empresa ocupó cargos en Madrid y Ottobrunn en el área de estructuras basadas en materiales compuestos, específicamente realizando ensayos de fatiga. Su carrera profesional en la empresa se desarrolló principalmente en el área de ingeniería, donde tuvo la oportunidad de trabajar en proyectos nacionales e internacionales, entre los que se encuentran el Airbus y el Eurofighter.



Ángel Barrio Cardaba.



Por su parte, Ángel Barrio, de 56 años, se incorporó en 1983 a la antigua CASA como ingeniero de análisis de tensión mecánica y resistencia. En sus primeros años en la empresa trabajó en el departamento de ingeniería, en el área de tensión mecánica y estructuras. Esta labor la desempeñó en España, Alemania, Italia e Indonesia tanto para productos de CASA como de Airbus, incluidas las primeras fases del proyecto A400M, los proyectos Euroflag o el Future Large Aircraft (FLA).

EADS Innovation Works

Sébastien Remy, de 52 años, ha sido nombrado director de Innovation Works. En su nueva función dirigirá la red de centros de investigación del Grupo dotada de una plantilla altamente cua-

lificada compuesta por más de 800 empleados en todo el mundo. Dependerá directamente de Jean Botti, director técnico de EADS. Trabajará en el centro de EADS Innovation Works en Munich.

En 2009, Sébastien fue nombrado responsable del Engineering Centre of Competence de Airbus, ocupándose de los sistemas de propulsión, unidades eléctricas auxiliares y ruido de los aviones, con equipos en Madrid, Toulouse y Hamburgo. En 2007, Sébastien creó el Alternative Fuels Advisory Group de Airbus, pasó a ser responsable de los programas de investigación de combustibles alternativos e inició las actividades que condujeron al vuelo del A380 con combustible alternativo en febrero de 2008, una primicia mundial.

Sébastien inició su carrera en 1984 en MBDA en París, donde trabajó en vuelos de prueba de misiles. Se trasladó a Toulouse en 1986 para incorporarse al desarrollo del A320, ocupándose del rendimiento del motor CFM. Ocupó diversos puestos en el área de propulsión de Airbus, relacionados principalmente con desarrollos y certificaciones de los aviones A320, A330 y A340.

Sébastien se licenció en la escuela de ingeniería francesa "Ecole Nationale Supérieure de l'Aéronautique et de l'Espace" en Toulouse en 1984.

Iberia renueva su cúpula directiva

El nuevo consejero delegado de Iberia, Luis Gallego, anunció una amplia renovación en el equipo de Dirección de Iberia, dentro del plan de transformación. Desaparecen las Direcciones Generales y se avanza de forma significativa en la renovación del equipo, con profesionales de probada experiencia de dentro y fuera de la compañía.

La dirección de Planificación Estratégica y de Finanzas ha sido confiada a Javier Sánchez-Prieto, quien ocupaba un puesto semejante en Iberia Express. Sánchez Prieto da el relevo en Iberia a José María Fariza. Manuel López Colmenero deja su responsabilidad sobre Asuntos Corporativos para ocuparse ahora de la dirección de Desarrollo de Red y Alianzas. Marco Sansavini se mantiene al frente de la dirección Comercial y Rafael Hoyos ha sido nombrado director de Producción. Al frente de la dirección de Servicios Aeroportuarios estará Ángel Marcos y José Luis Quirós dirigirá la dirección Técnica. Sergio Turrón, que hasta ahora ocupaba la dirección general de Producción, pasa a liderar la dirección Corporativa. Por último, Lourdes Máiz ocupará la dirección Legal.

Nuevo consejero delegado de Iberia Express

Fernando Candela, hasta ahora director de Planificación y Control de Gestión de la compañía Air Nostrum, ha sido nombrado nuevo consejero delegado de Iberia Express, en sustitución de Luis Gallego, actual consejero delegado de la matriz, según informó la compañía.

Candela, ingeniero industrial por la Universidad Politécnica de Valencia, completó su formación con distintos programas ejecutivos en el Massachusetts Institute of Technology (MIT), IMD, INSEAD, Instituto de Empresa e IESE. Cuenta con más de 15 años de experiencia en el sector aeronáutico, además de su paso por Uralita-Nefinsa y por Accenture.

Su nombramiento supone una nueva etapa para Iberia Express, que desde noviembre de 2011 y hasta finales del pasado mes de marzo ha estado dirigida por Gallego, y cuyo objetivo es contrarrestar la competencia de las aerolíneas low cost en las rutas de corto y medio radio desde su hub en Madrid y aportar tráfico a las rutas de largo radio de su matriz.



Sébastien Remy.



Fernando Candela.

Director general de Inaer en España

El ex director general comercial de Iberia, Manuel López Aguilar, ha sido designado nuevo director general de Inaer en España y consejero delegado de Avincis para Europa Occi-

Pasa a la página siguiente

Manuel López Aguilar.



CON NOMBRE PROPIO

Viene de la página anterior

dental. Reportará directamente al CEO del Grupo Avincis del que forma parte Inaer. Manuel López Aguilar se responsabilizará de la gestión de la compañía en España, Francia y Portugal.

Doctor Ingeniero Aeronáutico por la Universidad Politécnica de Madrid, López Aguilar posee un Máster en Ingeniería Aeronáutica y en Gestión Tecnológica por la misma institución. Además, completó su formación académica en EE.UU. donde realizó un programa máster en la Hartford University y varios cursos de formación especializada en la United Technologies Aircraft School.

Con más de 30 años de experiencia en el sector aeronáutico, López Aguilar ha desempeñado diversos cargos de responsabilidad en Iberia. Además de la Dirección General Comercial, ocupó la Dirección de la División de Mantenimiento e Ingeniería y en la actualidad, la Dirección General de Proyectos Especiales. Inició su trayectoria proofesional como ingeniero aeronáutico en Pratt & Whitney en EE.UU. antes de incorporarse a al Grupo Iberia, donde ha desarrollado la práctica totalidad de su carrera.

Es Doctor Ingeniero Aeronáutico por la Universidad Politécnica de Madrid y posee un Máster en Ingeniería Aeronáutica y en Gestión Tecnológica por la misma institución. Además, completó su formación académica en EE.UU. donde realizó un programa máster en la Hartford University y varios cursos de formación especializada en la United Technologies Aircraft School.

Relevos en los aeropuertos de Aena

El ingeniero técnico aeronáutico Julián Cámara Carazo, hasta ahora director del aeropuerto de Valencia, ha sido nombrado director del Grupo III de Aeropuertos, que integra y coordina 18 aeródromos de la red de Aena, en sustitución del ingeniero superior aeronáutico Jesús Villarroel Blanco.

Sustituye a Cámara en la dirección del aeropuerto de Valencia el ingeniero superior aeronáutico Mariano Menor Muñoz, hasta ahora responsable de la División de Operaciones del aeropuerto de Alicante. Coincidiendo con estos movimientos y las desvinculaciones por causa del ERE, Aena ha procedido también al nombramiento de directores de otros aeropuertos:

Pedro Soriano Molina (Tenerife Norte), Manuel Vinagre Torres (Lanzarote), Juan Carlos Peg Ros (La palma), Francisco Javier Franco Serrano (La Gomera), Marta Torres Puyales (Granada-Jaén), Antonio García Pierre (Logroño), Alfonso Flores Pérez (Badajoz), Cristina Echeverría Ochoa (Bilbao), Jesús Caballero Pinto (Sevilla), Ricardo López Navarro (Santiago), Jesús Campo Hortas (La Coruña), Sergio Millanes Vaquero (Fuerteventura), Pedro López Montalvo (El Hierro), Joaquín Rodríguez Guerrero (Melilla), Ángel Rubal Díaz (León) y Ana Moles Cubedo (Sabadell).

Itziar Urrutia,directora de la División de Sener en Bilbao,encargada de recoger el premio Aixe Getxo!.



Premio Aixe Getxo!

Sener se ha alzado con el premio ganador en la categoría de Cultura Innovadora en los galardones Aixe Getxo! que otorga anualmente el Ayuntamiento de Getxo (Bilbao) y con el que reconoce la continua inversión de la empresa de ingeniería en innovación, hasta el punto de convertir este valor en uno de los pilares básicos de su estrategia corporativa.

La encargada de recoger el premio Aixe Getxo! fue la directora de la División de Sener en Bilbao, Itziar Urrutia, que expresó su gratitud por el reconocimiento recibido y expuso su compromiso con la localidad de Getxo, donde la compañía cuenta con oficinas desde el año 1956.

Esta no es la primera ocasión en que Sener es reconocida por su trabajo continuo en Innovación. En 2008, la compañía obtuvo el Premio Príncipe Felipe a la Excelencia Empresarial, en la modalidad de Innovación Tecnológica para Grandes Empresas. En 2011, se alzó con el galardón final en la categoría de Innovación en los reputados premios European Business Awards.

El mes de Le Bourget

JUNIO, cada dos años es el mes de Le Bourget. El Salón Aeronáutico Internacional de París abre sus puertas del 17 al 23 de este mes con un récord de inscripciones para esta edición, con la presencia de 2.215 empresas cotizantes en bolsa en todo el mundo.

Uno de los principales eventos será el regreso de la aviación militar y civil rusa, con la presentación de 35 aviones de combate Sukhoi, el Yak-130 y el avión regional SSJ100. Pero la estrella invitada, la sorpresa especial que se espera en Le Bourget es el vuelo del A350, el último producto de la factoría Airbus que el mes pasado salió del taller de pintura.

El Salón Aeronáutico de París es la exhibición aérea más grande en el mundo y también un foro gigante de encuentros y contrataciones. Muchas empresas presentes en este mes en Le Bourget aprovecharán este acontecimiento para intentar contratar a nuevos talentos, jóvenes graduados y candidatos con experiencia y formación científica o técnica.

Después de una edición 2011 marcada por un número sin precedentes de expositores y la llegada excepcional de Solar Impulse, la 50 edición del Salón Aeronáutico Internacional y El Espacio, que tendrá lugar este mes en París estará lleno de novedades.

A pesar de una situación económica mundial con un horizonte aún incierto, los organizadores están muy confiados porque las empresas han respondido masivamente.

La organización del Salón ha continuado el camino de calidad e innovación que se había emprendido ya hace años para garantizar a expositores, visitantes y profesionales de los medios una feria lo más grata posible. Se han invertido cerca de 50 millones de euros en las infraestructuras del parque de exposiciones de Le Bourget, 4 millones en la renovación de stands. Por otra parte, se han introducido numerosas innovaciones como una aplicación de móvil, cuyas características constituirán exclusivas mundiales, tales como la geolocalización interior y exterior, programas de vuelos en tiempo real, etc.

El Salón, según su comisario general, Emeric d'Arcimoles, acogerá a 351.000 visitantes profesionales y público en general, 290 delegaciones internacionales y 3.200 periodistas. “Caja de resonancia y escaparate de la industria, la próxima edición servirá de escenario de muchos anuncios y será símbolo de innovación y acogida”, señaló D'Arcimoles.

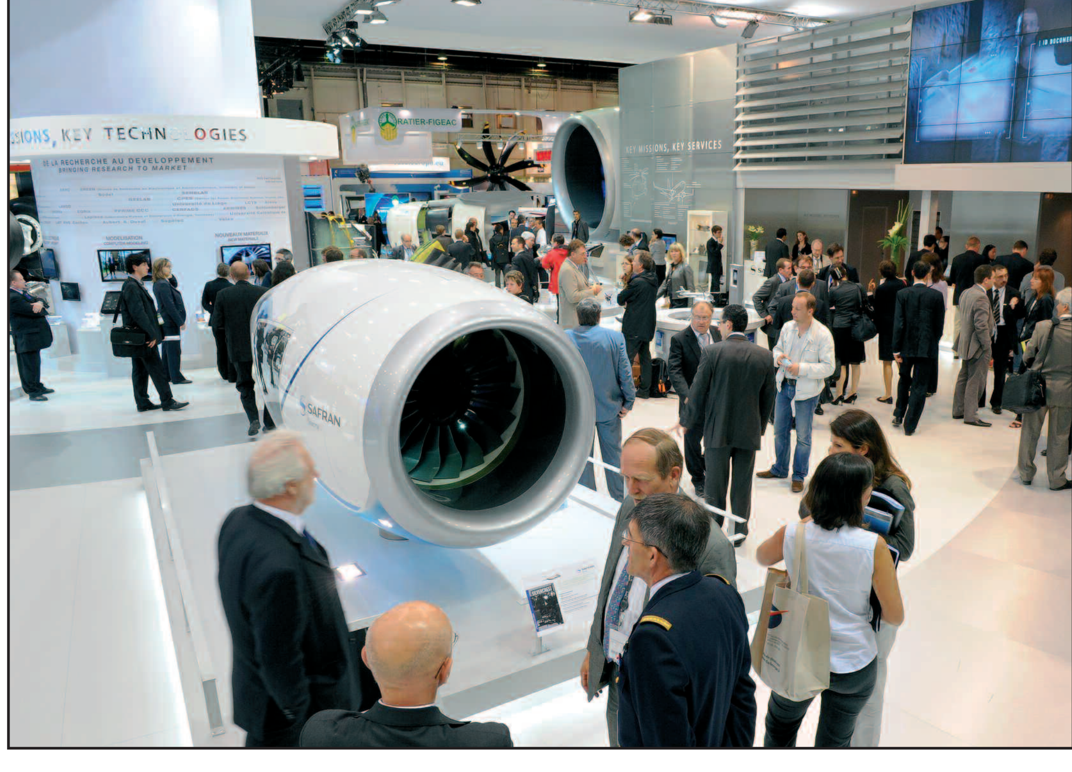


Imagen de la última edición de Le Bourget.

El Salón en cifras

192.000 metros cuadrados de superficie de **exposición** de aeronaves

2.215 **expositores**

150 **aeronaves**

151.000 **visitantes** profesionales

200.000 **visitantes** no profesionales

3.200 **periodistas** acreditados

50 millones de euros en **inversiones**

Principales países*

Francia	870
EE UU	330
Reino Unido	170
Alemania	107
Italia	68
Rusia	59

* Según número de expositores

El Pabellón español en París

UNA veintena de empresas agrupadas bajo el Pabellón de España, coordinadas por la asociación TEDAE, que integra a más de 80 miembros, desde contratistas principales y suministradores de sistemas hasta pequeñas empresas muy especializadas del sector aeroespacial y de defensa, participarán en París en el Salón Internacional Aeroespacial de le Bourget.

-Aciturri Aeronáutica es un proveedor de primer nivel (TIER1) de aeroestructuras para los grandes constructores aeronáuticos.

-Aernnova es un suministrador global, de primer nivel, de estructuras aeronáuticas complejas.

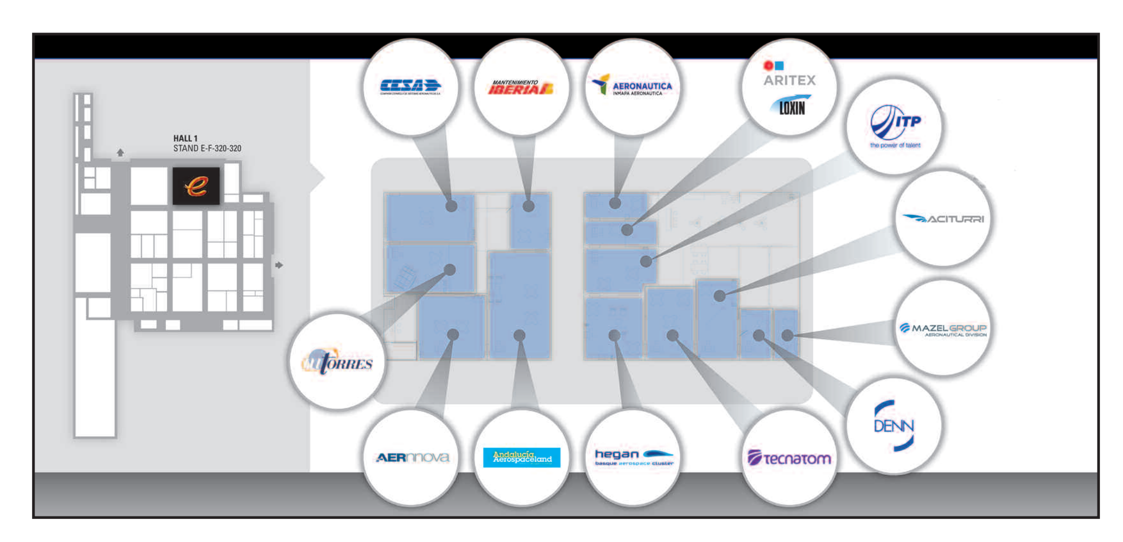
Sus capacidades les permiten asumir la responsabilidad total de los programas

-Andalucía Aerospaceland agrupa a la industria aeroespacial andaluza: Aerópolis, Aerosertec, Aerotec Solutions, Hélice, Mdu, Skylife Engineerings, Sofitec, TEAMS y UMI.

-Aritex-Loxin. Soluciones a medida para el ensamblaje de estructuras aeronáuticas (útiles, utillajes & sistemas de montaje).

-CESA es un empresa europea que compite en el sector de equipos fluidomecánicos. Trabaja directamente con grandes integradores como: Airbus Military, Airbus, Eurofighter, TAI y Sikorsky, y para prestigiosos TIER 1 como Aernnova y el grupo Safran.

-DENN es una marca registrada de Industrias Puigjaner S. A., cuya actividad desde su fundación en 1885 ha sido la de diseño y fabricación de maquinaria para la deformación de metales por procesos de rotación.





-HEGAN, la Asociación Cluster de Aeronáutica y Espacio del País Vasco, fue la primera Asociación cluster regional del sector aeroespacial creada en España en 1997.

-Iberia Mantenimiento. La reciente fusión entre Iberia y British Airways implica un gran impacto en el sector del mantenimiento aeronáutico a nivel mundial.

-INMAPA Industrial Group es una empresa dedicada al diseño, ingeniería, fabricación, montaje, asistencia Star-y Técnico de Instalaciones Industriales, Herramientas y equipo especial para el Sector Aeronáutico.

-ITP es una empresa líder global que aporta productos y servicios de alta tecnología al mercado de los motores aeronáuticos e industriales en todo el ciclo vital de producto.

-MAZEL Group se ha convertido en un grupo multinacional integrado por más de 1.000 profesionales de alta cualificación técnica que desarrollan su actividad con una presencia activa en países de Europa, América y Asia.

-Grupo MTORRES se dedica al Diseño, Fabricación e Instalación de Máquinas Herramientas Especiales para la fabricación de Componentes Aeronáuticos, así como de Utillajes y Sistemas de Ensamblaje Automáticos.

-TECNATOM es una empresa privada con más de 50 años de experiencia en Ensayos No Destructivos (END). Inicialmente ligada al sector nuclear, viene ofreciendo sus capacidades tecnológicas a la industria aeroespacial desde hace más de una década.



Uno de los sectores más decisivos a nivel internacional

LA aeronáutica es una de las industrias con más peso e influencia a nivel internacional. Por un lado, tiene un impacto positivo sobre la economía, ya que las exportaciones representan una parte importante del volumen de negocio de las mayores compañías del sector. Y como consecuencia, esta industria es de las que tiene un saldo comercial positivo teniendo así un impacto positivo sobre el saldo comercial de los países líderes del sector. Además, por su característica de industria de vanguardia, con fuertes inversiones en investigación e innovación, las tecnologías y los conocimientos desarrollados se difunden en otros sectores y actividades.

Por otro lado, el sector aeronáutico siempre ha sido relacionado con los Estados, ya que es una industria que requiere importantes inversiones en I+D+i, así como un personal altamente cualificado. Resulta difícil para una empresa privada sola afrontar estos costes. Por estas razones, los Estados adoptan las de cisiones para ayudar a las compañías a producir y vender, pero también permitiendo la creación de empleos cualificados.

La industria aeronáutica, caracterizada por fuertes recursos económicos, tecnológicos y humanos constituye una actividad que solo un ínfimo número de países puede permitirse por el momento: Estados-Unidos (Boeing, United Technology, Grupo Textron, Lockheed Martin, General Dynamics), Francia (Dassault Aviation, EADS, Thales, SAFRAN), Reino Unido (BAe Systems), Alemania (EADS), España (EADS), Holanda (EADS), Canada (Bombardier Aviation), Brasil (Embrear), Italia (Finmeccanica), Suecia (Saab Defence Aviation and Space), Rusia (MIG, Sukhoï), Israel, China, Japón…

Asímismo, estos pocos países comparten un mercado rentable en diferentes segmentos. Y con aún pocos competidores este mercado está siendo cada vez más competitivo.

Según datos de CFE-CGC Metallurgie, correspondientes al año 2010, el marcado aeroespacial mundial se reparte así: satélites (10.000 millones de dólares), armamento terrestre (10.000 millones, sin contar Rusia y China), aviación ligera (1.100 millones de dólares), aviación de negocios (1.000 aviones), aviación militar (20.000 millones de dólares), electrónica de defensa (entre 40.000 y 50.000 millones de dólares), super aviones comerciales (65.000 millones de dólares), helicópteros (10.000 millones de dólares), lanzaderas (1.100 millones), mantenimiento (97.000 millones de dólares), misiles (48.000 millones de dólares) y motores (40.000 millones de dólares).

Las exportaciones representan una parte importante del volumen de negocio de las mayores compañías del sector

La industria aeroespacial en el mundo prácticamente se divide entre los dos mayores actores que dominan el mercado: Estados-Unidos y Europa. Este peso se explica por un fuerte dominio de tecnologías de vanguardia, asociado a la existencia de un mercado interior importante y demandante de aeronáutica civil y militar.

EE UU y Europa concentran la mayoría de los empleos mundiales del sector global. Los primeros representan ellos solos más de la mitad del volumen de negocio mundial del sector. Europa sigue justo por detrás con cerca de una quinta parte. Existe un fuerte dominio de ambos líderes en cuanto al desarrollo de su actividad exterior. La industria aeroespacial es bastante exportadora de su conocimiento y de sus tecnologías.

Según el Global Trade Atlas (GTA), Estados-Unidos sería el líder en exportaciones de la industria aeronáutica con el 30% de cuotas del mercado mundial en 2010.

Siguen detrás 3 países europeos, Alemania, Francia y Reino-Unido con el 40%, el 20% y el 10% de cuotas, respectivamente. Estas exportaciones parecen muy importantes frente a la producción en series pequeñas y la variación de una actividad muy cíclica.

Pero el futuro apunta hacia los países de economías emergentes.



El A350 de Airbus podría estrenarse en Le Bourget

AIRBUS podría acaparar la atención del Salón Aeronáutico de Le Bourget volando sobre París su nuevo avión de pasajeros, el A350, lo que aumenta la confianza en que su vuelo inicial tuviera lugar unas semanas antes de lo previsto.

La escala de tiempo de los lanzamientos previos sugiere que el fabricante europeo podría estar listo para volar el avión a mediados de junio, dependiendo del clima y de las pruebas en suelo, dando a los pilotos un pequeño margen para probar las características básicas del avión en vuelo antes del Salón Aeronáutico parisino del 17 al 23 del mes de junio, según recogía la agencia de noticias Reuters.

En opinión de esta agencia informativa, la hipótesis de un vuelo inaugural del A350 XWB durante el Salón de París va ganando en credibilidad. Pero en medios del sector se estima que con sólo unas pocas horas de vuelo es improbable que el primer A350 llegue a tiempo al Salón de París. Pero si los primeros vuelos resultan conforme a lo previsto, un viaje de 600 kilómetros de Toulouse a Le Bourget para hacer su aparición ante su competidor estadounidense podría ampliar la guerra entre ambos mientras Boeing intenta recuperarse de la paralización de su 787 Dreamliner durante más de tres meses.

Airbus ha reiterado sus planes de realizar el vuelo inaugural del A350 a mediados de año y declinó hacer más comentarios sobre el vuelo inaugural del avión. Pero la posibilidad de que el constructor aeronáutico europeo exhiba su nuevo avión en el cielo de París aumentó mientras se hacían públicas las imágenes del A350 con su logo pintado en la panza de la aeronave. Eso suele hacerse con vistas a las exhibiciones aéreas.

El vuelo inaugural es un momento decisivo en el desarrollo de cualquier avión nuevo, cuando entra en funcionamiento la actividad publicitaria.

Las primeras pruebas también darán a Airbus los primeros indicios de si su apuesta de 15.000 millones del avión para competir con el 787 Dreamliner de Boeing ha valido la pena.

El A350 está diseñado para ofrecer a las aerolíneas grandes ahorros en combustible gracias a una estructura liviana que sigue los pasos de compuesto de carbono 787 de Boeing.

Hace ocho años se estableció un plazo de 35 días para el primer vuelo. Este año el intervalo entre la salida del taller de pintura y el comienzo de Le Bourget será sólo de 28 días.

Las pruebas de rendimiento realizadas en altura serán decisivas para el futuro comercial del A350. Es a esa altura donde los aviones pasan la mayor parte de su vida útil y el consumo de combustible será analizado con la mayor atención, con más razón aún en el contexto actual de crisis económica.